ESTIMATES

Civil Aviation Tribunal of Canada

2002-2003
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are tabled in the spring and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2002

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca

Catalogue No. BT31-2/2003-III-78

ISBN 0-660-61845-1

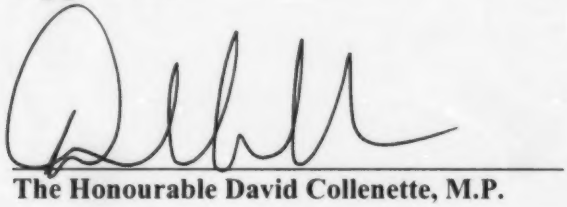
102-05098/

Civil Aviation Tribunal

2002–2003 Estimates

A Report on Plans and Priorities

Approved



The Honourable David Collenette, M.P.

Table of Contents

Section I: Chairperson's Message 1

Section II: Raison d'être 3

Section III: Plans and Priorities by Strategic Outcome 5

Section IV: Organization 7
- 4.1 Mandate, Role and Responsibility 7
- 4.2 Accountability 8
- 4.3 Business Line Details 8
- 4.4 Departmental Planned Spending 9

Section V: Annexes 11
- Table 5.1: Net Cost of Program for the Estimates Year 11
- Table 5.2: Government-wide and Horizontal/Collective Initiatives 11

Section VI: Other Information 13

Section I: Chairperson's Message

I am pleased to present the Report on Plans and Priorities of the Civil Aviation Tribunal. This report reflects the experience gained by the Tribunal over a period of more than fifteen years of operation.

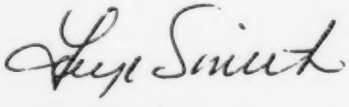
The Civil Aviation Tribunal, an independent quasi-judicial body possessing aeronautics expertise, is integral to the enforcement of aviation safety including airworthiness and aviation security measures in Canada. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken against holders of Canadian aviation documents under the *Aeronautics Act*.

The Tribunal conducts itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation community. Given its structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to that community.

The knowledge and experience in aeronautics possessed by Tribunal members enhance their independence by enabling them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence which Transport Canada and Canadian aviation document holders place in the decisions of the Tribunal.

Great gains in efficiency have been achieved simply as a result of the Tribunal and the parties appearing before it adjusting to the aviation safety enforcement and licensing regime implemented in the 1986 *Aeronautics Act* amendments. Parties appearing before it, including Transport Canada and organizations representing Canadian aviation document holders, have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the overall enforcement process.

In the light of the continuing challenge to manage its increasing workload, the direction of the Tribunal for the years ahead will be its continued focus on the fulfilment of its current mandate and its proposed expansion. Recognizing the commitment of members and staff to its mandate, I am confident that the Tribunal will successfully meet its challenges.



Faye Smith
Chairperson

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2002–2003 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Civil Aviation Tribunal.

To the best of my knowledge the information in this document:

- accurately portrays the department's plans and priorities
- is consistent with the reporting principles contained in the *Guide to the preparation of the 2002–2003 Report on Plans and Priorities*
- is comprehensive and accurate
- is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP production.

The reporting structure, on which this document is based, has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Name: Cheryl Smith

Date: Feb 4, 2002

Section II: Raison d'être

The mission of the Civil Aviation Tribunal is to review the Minister of Transport's enforcement and licensing decisions through a two-level hearing process.

Section III: Plans and Priorities by Strategic Outcome

The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* (Bill C-34) received Royal Assent on December 18, 2001. This creates the Transportation Appeal Tribunal of Canada which will replace and expand on the existing Civil Aviation Tribunal by extending its jurisdiction to cover rail and marine. It is anticipated that this legislation will come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council in 2002. The mandate of the Tribunal will be expanded to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. Therefore, the Tribunal's caseload will enlarge considerably over the next few years, but the business line will not be amended. The office of the Tribunal will remain at the same location in the National Capital Region.

The Tribunal's yearly seminars ensure a trained membership through updates and discussions of legislative changes. The interaction of members and role play scenarios assist the membership in achieving quality and consistency in making and in writing its decisions. A panel discussion takes place with representatives from the aviation community.

The Tribunal conducts in-house training for all new members. The Tribunal trained its staff in dispute resolution to assist the parties appearing before it, to disclose and exchange documents, to identify the issues to be determined by the Tribunal and any other matter that may aid in the simplification of the evidence and disposition of the proceedings. Through the conduct of more pre-hearing teleconferences, unnecessary adjournments will be avoided. Although the Tribunal will not decrease its expenses through the dispute resolution project, the number of last minute adjournments, postponements, cancellations and unnecessary hearings will decrease. The caseload will be streamlined and thus handled more expeditiously.

The Tribunal will continue to provide determinations quickly, allowing Transport Canada and Canadian aviation document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right to appeal. In 2000–2001 the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was forty-nine days and sixty-eight days for an appeal. The greater number of hearings and the increasing case complexity provide justification for the additional time needed by members.

The most significant upcoming challenge for the Tribunal will be its conversion to a multi-modal transportation tribunal. The reorganization of the Tribunal will increase the overall workload and require expansion of capacity in new areas of expertise: more members will have to be appointed, and more staff will have to be hired. Existing employees will likely require additional training. On the assumption of an increased caseload of as much as 40%, the Tribunal will need additional funding to sustain its multi-modal mandate.

Section IV: Organization

4.1 Mandate, Role and Responsibility

The mandate of the Civil Aviation Tribunal is provided for by Part IV of the *Aeronautics Act*. The Tribunal's principal mandate is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The objective of the program is to provide the aviation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body. The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, or refusal to renew a Canadian aviation document on medical or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the Canadian aviation document holder.

At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

Note: Central and Western Regions reflect Prairie and Northern Region

The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine full-time equivalents. Twenty-three part-time members were in office at the end of 2001. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics, including aviation medicine.

4.2 Accountability

The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Chairperson is the chief executive officer of the Tribunal and has supervision over and direction of the work and staff of the Tribunal including:

- the apportionment of work among its members
- the assignment of members to hear matters brought before the Tribunal
- the assignment of members to preside over panels
- the conduct of the work of the Tribunal
- the management of its internal affairs

4.3 Business Line Details

The objective of the Civil Aviation Tribunal is to review enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport through a two-level hearing process: review and appeal.

Business Line Description

The Civil Aviation Tribunal's only business line is the provision of an independent aviation tribunal by providing Canadian aviation document holders with the opportunity to have a hearing. The Tribunal represents the only forum for ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

4.4 Departmental Planned Spending

There has been a marked increase in the general demand for the Tribunal's services. The growth in applications concluding with the more costly formal hearings has been particularly noticeable over the last year. In addition to the higher volume of hearings, there has been an increase in case complexity and accompanying escalation of price for travel and professional assistance. In contrast to the existing Reference Levels approved for Other Operating Cost expenditures, the $372,000 currently available falls well short of the resources needed if the Tribunal is to successfully deal with the emergent level of activity in a timely manner. Treasury Board approved an additional $244,000 in the current and future years for pressures related to workload, the need for additional administrative personnel and increased administrative costs resulting from a 34 % increase in caseload since 1998–1999. Without the additional funding, the average lapsed time between the date of the application and the date of a review hearing will be more than six months. The first two rows of the following table reflect the average cost of the review and appeal hearings for the period under review.

	2002–2003 Forecast	**2001–2002** Forecast	**2000–2001** Actual	**1999–2000** Actual	**1998–1999** Actual
Reviews	$2,700.26	$2,700.26	$2,535.41	$2,977.37	$2,588.00
Appeals	$5,922.76	$5,922.76	$4,913.51	$7,114.77	$5,740.00
Reviews and Appeals Held	**91**	**91**	**91**	**69**	**67**
Caseload	**323**	**323**	**350**	**325**	**294**

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts and translations. Cases are heard together to reduce costs. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

Planned Spending

Civil Aviation Tribunal

($ thousands)	Forecast Spending 2001–2002	**Planned Spending 2002–2003**	Planned Spending 2003–2004	Planned Spending 2004–2005
Budgetary Main Estimates	992.0	**1,014.0**	1,014.0	1,014.0
Total Main Estimates	992.0	**1,014.0**	1,014.0	1,014.0
Adjustments**	318.8	**244.0**	244.0	244.0
Net Planned Spending	1,310.8*	**1,258.0**	1,258.0	1,258.0
Plus: Cost of services received without charge	197.1	**197.1**	197.1	197.1
Net Cost of the Agency	1,507.9	**1,455.1**	1,455.1	1,455.1
Full-Time Equivalents	9	**10**	10	9

* Reflects the best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.

** Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates and are to include Budget initiatives, Supplementary Estimates etc.

Section V: Annexes

The following financial table is applicable to the Civil Aviation Tribunal:

Table 5.1: Net Cost of Program for the Estimates Year

($ thousands)	Total
Net Planned Spending (Total Main Estimates plus Adjustments as per the Planned Spending Table)	**1,258.0**
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	**197.1**
* Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS	**44.2**
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Canada	–
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	–
	241.3
Less: Non-respendable Revenue	–
2002–2003 Net cost of Program	**1,499.3**

* The difference between the total in the departmental planned spending table at page 10 and the total in the above table is the contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS in the amount of $44,200.

Table 5.2: Government-wide and Horizontal/Collective Initiatives

Horizontal / Collective Initiative	Goal of the Initiative	List of Partner(s)	Money Allocated by Partners ($ thousands)	Planned results
1) Comptrollership Modernization 2) 2005 3) DPR 2005	Sound management of resources and effective decision making	• Competition Tribunal • Copyright Board Canada • Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal	To be determined	Implement the action plan

Section VI: Other Information

Statutes and Regulations Currently in Force

Aeronautics Act	(R.S., c. A-2), as amended
Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations	(SOR/99-244), June 11, 1999
Civil Aviation Tribunal Rules	(SOR/93-346), as amended

References

Civil Aviation Tribunal	
333 Laurier Avenue West Room 1201 Ottawa, Ontario K1A 0N5 Telephone: (613) 990-6906 Fax: (613) 990-9153 e-mail: cattac@smtp.gc.ca Internet Web Site: http://www.cat-tac.gc.ca Faye Smith – Chairperson Allister Ogilvie – Vice-Chairperson Marie Desjardins – Acting Executive Services Manager Mary Cannon – Acting Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions) Susanne Forgues – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)	Performance Report March 31, 2001 Annual Report 2000–2001 Guide to Tribunal Hearings

Index

Accountability 8
Annexes 11
Business Line Description 8
Business Line Details 8
Chairperson's Message 1
Departmental Planned Spending 9
Government-wide and Horizontal/Collective Initiatives 11
Management Representation Statement 2
Mandate, Role and Responsibility 7
Net Cost of Program for the Estimates Year 11
Organization 7
Other Information 13
Plans and Priorities by Strategic Outcome 5
Raison d'être 3
References 13
Statutes and Regulations Currently in Force 13

BUDGET DES DÉPENSES

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Budget des dépenses
2002-2003

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont déposés au printemps, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2002

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

No. de catalogue BT31-2/2003-III-78

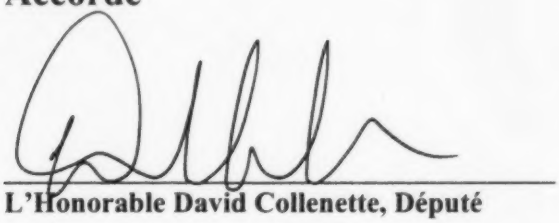
ISBN 0-660-61845-1

Tribunal de l'aviation civile

Budget des dépenses 2002–2003

Un rapport sur les plans et priorités

Accordé



L'Honorable David Collenette, Député

Table des matières

Section I : Message de la présidente 1

Section II : Raison d'être 3

Section III : Plans et priorités par résultat stratégique 5

Section IV : Organisation 7
4.1 Mandat, rôle et responsabilité 7
4.2 Responsabilisation 8
4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité 8
4.4 Dépenses prévues 9

Section V : Annexes 11
Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire 11
Tableau 5.2 : Initiatives pangouvernementales et horizontales / collectives 11

Section VI : Autres renseignements 13

Section I : Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités du Tribunal de l'aviation civile. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal au cours d'une période de plus de quinze années d'activité.

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal rempli le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des membres du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents placent dans les décisions du Tribunal.

Les gains importants en efficience ont été réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparaissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble.

En fonction du défi permanent de gérer sa charge de travail accrue, le Tribunal continuera au cours des prochaines années de concentrer ses efforts sur la réalisation de son mandat actuel ainsi que son mandat élargi. En reconnaissance de l'engagement des membres et du personnel face au mandat du Tribunal, je suis confiante que le Tribunal sera en mesure de relever les défis auxquels il sera confronté avec succès.

Faye Smith
Présidente

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2002–2003 du Tribunal de l'aviation civile.

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport :

- décrivent fidèlement les plans et les priorités de l'organisation;
- sont conformes aux principes de présentation énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2002–2003*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion ministériels.

Je suis satisfaite des méthodes et procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

La structure de rapport sur laquelle se fonde le présent document a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats atteints avec les ressources et les pouvoirs.

Nom : Lizi Smith

Date : Feb 4, 2002

Section II : Raison d'être

La mission du Tribunal de l'aviation civile est d'effectuer la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. L'audience peut être faite à deux niveaux.

Section III : Plans et priorités par résultat stratégique

La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* (projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001. Ce projet de loi prévoit l'établissement du Tribunal d'appel des transports du Canada qui remplacera le Tribunal de l'aviation civile actuel et élargira ses compétences aux secteurs ferroviaire et maritime. Il est prévu que la législation entrera en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret en conseil en 2002. Le Tribunal de l'aviation civile verra son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que la charge de travail du Tribunal augmentera davantage au cours des prochaines années, mais le secteur d'activité sera le même. Le siège du Tribunal demeurera au même endroit dans la région de la capital nationale.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de membres qualifiés en permettant à ces derniers d'être tenus au courant et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les membres ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité. Des représentants du milieu de l'aviation participent à une discussion entre experts.

Tous les nouveaux membres suivent une formation interne donnée par le Tribunal. Le personnel du Tribunal a reçu une formation en matière de règlement des différends en vue de venir en aide aux parties comparaissant devant le Tribunal, pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci, pour déterminer les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et toute autre question susceptible de simplifier la preuve et la prise de décisions. Le fait de tenir plus de conférences préparatoires à l'audience permettra d'éviter les ajournements inutiles. Bien que les dépenses engagées par le Tribunal ne seront pas réduites par le projet relatif au règlement des différends, il y aura une réduction du nombre de remises, d'annulations d'audiences inutiles et d'ajournements à la dernière minute. La charge de travail sera traitée de façon plus efficace donc plus rapidement.

Le Tribunal continuera de rendre ses décisions rapidement, permettant ainsi à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2000–2001, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à quarante-neuf pour une révision et soixante-huit pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait que ces dernières étaient plus complexes, les membres ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera sa transformation en un tribunal multi-modal des transports. La réorganisation du Tribunal résultera en une augmentation de sa charge de travail globale et exigera une extension de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire d'embaucher plus de gens et de donner un complément de formation au personnel actuel. En supposant que la charge de travail puisse augmenter de jusqu'à 40 %, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multi-modal.

Section IV : Organisation

4.1 Mandat, rôle et responsabilité

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires ou la suspension, l'annulation, ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. La personne physique ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision, ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents temps plein. Vingt-trois membres à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'an 2001. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

4.2 Responsabilisation

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La présidente est la première dirigeante du Tribunal; à ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les membres
- de l'affectation des membres pour connaître des affaires portées devant le Tribunal
- de la présidence des comités
- de la conduite des travaux du Tribunal
- de son administration

4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité

L'objectif du Tribunal de l'aviation civile est d'effectuer la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports à deux niveaux : une révision et un appel.

Description du secteur d'activité

La seule activité du Tribunal de l'aviation civile est de pourvoir un tribunal de l'aviation indépendant permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens d'avoir l'occasion de se faire entendre à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

4.4 Dépenses prévues

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable. L'augmentation du nombre de causes réglées à la suite d'audiences plus complexes et plus coûteuses a été plutôt marquée au cours de l'an dernier. En plus d'avoir augmenté en nombre, les audiences sont plus complexes et les dépenses connexes engagées pour les déplacements et les services professionnels sont plus élevées. Par contraste avec les niveaux de référence déjà votés pour les autres coûts de fonctionnement, le montant actuellement disponible, soit 372 000 $, est considérablement inférieur aux ressources nécessaires pour permettre au Tribunal de traiter en temps opportun du niveau d'activité anticipé. Le Conseil du Trésor a approuvé un montant supplémentaire de 244 000 $ pour l'exercice en cours et pour les exercices ultérieurs en raison des pressions liées à la charge de travail, le besoin de personnel administratif additionnel et l'augmentation des coûts administratifs attribuables à une augmentation de 34 % de la charge de travail depuis 1998–1999. Sans le financement additionnel, la période de temps écoulée avant qu'une audience en révision ne soit tenue après la réception de la requête atteindra plus de six mois en moyenne. Les deux premières rangées du tableau reflètent la moyenne des coûts des audiences en révision et en appel pour la période en revue.

(dollars)	**Prévu 2002–2003**	**Prévu 2001–2002**	**Réel 2000–2001**	**Réel 1999–2000**	**Réel 1998–1999**
Révisions	2 700,26	2 700,26	2 535,41	2 977,37	2 588,00
Appels	5 922,76	5 922,76	4 913,51	7 114,77	5 740,00
Révisions et appels entendus	**91**	**91**	**91**	**69**	**67**
Dossiers traités	**323**	**323**	**350**	**325**	**294**

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Dépenses prévues

Tribunal de l'aviation civile

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2001–2002	**Dépenses prévues 2002–2003**	Dépenses prévues 2003–2004	Dépenses prévues 2004–2005
Budgétaire du Budget principal des dépenses	992,0	**1 014,0**	1 014,0	1 014,0
Total du Budget principal des dépenses	992,0	**1 014,0**	1 014,0	1 014,0
Rajustements**	318,8	**244,0**	244,0	244,0
Dépenses nettes prévues	1 310,8*	**1 258,0**	1 258,0	1 258,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	197,1	**197,1**	197,1	197,1
Coût net de l'agence	1 507,9	**1 455,1**	1 455,1	1 455,1

Équivalents temps plein	9	**10**	10	9

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice courant.

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis le Budget principal des dépenses et doivent comprendre les initiatives du Budget fédéral, le Budget supplémentaire des dépenses, etc.

Section V : Annexes

Le tableau suivant s'applique au Tribunal de l'aviation civile :

Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues (dépenses totales du Budget principal des dépenses plus rajustements conformément au tableau des dépenses prévues)	**1 258,0**
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	**197,1**
* Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT	**44,2**
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	–
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	–
	241,3
Moins : Recettes non disponibles	–
Coût net du programme pour 2002–2003	**1 499,3**

* La différence entre le total du tableau des dépenses prévues à la page 10 et le total du tableau ci-dessus est les contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT au montant de 44 200 $.

Tableau 5.2: Initiatives pangouvernementales et horizontales / collectives

Initiative/ Collective	**Objectif de l'initiative**	**Liste des partenaires**	**Montant alloué par les partenaires (milliers $)**	**Résultats prévus**
1) Modernisation de la fonction de contrôleur 2) 2005 3) RMR 2005	Saines pratiques de gestion des ressources et un processus décisionnel efficace	• Tribunal de la concurrence • Commission du droit d'auteur • Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs	À déterminer	mettre en oeuvre le plan d'action

Section VI : Autres renseignements

Lois et règlements en vigueur

Loi sur l'aéronautique	(L.R., ch. A-2), modifié
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)	(DOR/99-244) 11 juin 1999
Règles du Tribunal de l'aviation civile	(DORS/93-346), modifié

Références

Tribunal de l'aviation civile	
333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5 Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca Site Web sur l'Internet : http://www.cat-tac.gc.ca Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Marie Desjardins – Chef intérimaire des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)	Rapport sur le rendement, le 31 mars 2001 Rapport annuel 2000–2001 Guide sur les audiences du Tribunal

Index

Annexes 11
Autres renseignements 13
Coût net du programme pour l'année budgétaire 11
Déclaration de la direction 2
Dépenses prévues 9
Description du secteur d'activité 8
Initiatives pangouvernementales et horizontales / collectives 11
Lois et règlements en vigueur 13
Mandat, rôle et responsabilité 7
Message de la présidente 1
Organisation 7
Plans et priorités par résultat stratégique 5
Raison d'être 3
Références 13
Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité 8
Responsabilisation 8